
Comment étudier les corridors de développement ?

L'exemple de l'Asie du Sud Est

Nathalie Fau



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/18066>

DOI : 10.4000/echogeo.18066

ISSN : 1963-1197

Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Référence électronique

Nathalie Fau, « Comment étudier les corridors de développement ? », *EchoGéo* [En ligne], 49 | 2019, mis en ligne le 25 octobre 2019, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/18066> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.18066>

Ce document a été généré automatiquement le 10 décembre 2020.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

Comment étudier les corridors de développement ?

L'exemple de l'Asie du Sud Est

Nathalie Fau

- 1 L'utilisation des axes de développement dans la planification territoriale n'est pas une nouveauté, elle constitue depuis longtemps l'un des outils privilégiés des planificateurs à l'échelle nationale comme infra nationale. L'innovation des institutions internationales, des Nations Unies comme des banques régionales, est d'en avoir fait un instrument privilégié pour développer l'intégration régionale et le développement économique. Depuis une vingtaine d'années, les corridors transnationaux se sont ainsi multipliés en Asie du Sud-Est. Ils ont donné lieu à de nombreuses études, aussi bien opérationnelles que scientifiques, et mobilisé des chercheurs de nombreuses disciplines. Les premières difficultés auxquelles sont confrontés les géographes sur le terrain sont l'abondance de littératures grises, de rapports en tout genre ainsi que les discours formatés de leurs interlocuteurs dont les seuls objectifs sont de renvoyer systématiquement une image très positive des corridors et de leurs mises en place forcément réalisées sans heurts et de façon harmonieuse. Effectuer des recherches sur un objet d'étude issu de la sphère opérationnelle, plus spécifiquement de l'aménagement, rend ambigu la position du chercheur du fait de la distinction parfois délicate entre objectif de connaissance et visée prescriptive. Il est difficile pour un chercheur de se rendre compte qu'il peut participer à une vaste opération de marketing en diffusant la bonne parole d'articles en articles, de colloques en colloques. Cependant, rejeter en bloc l'existence des corridors de développement sous prétexte qu'ils ne seraient issus que de projets de technocrates déconnectés de la réalité et donc qu'ils ne se réaliseront jamais, n'est pas non plus en phase avec une réalité plus complexe.
- 2 Dans ce contexte, comment étudier les corridors de développement ? Quelles sont les spécificités des approches pour les géographes ? Pour y répondre, cette contribution a pour objectif d'analyser les outils et les méthodes mobilisées pour étudier les corridors transnationaux en Asie du Sud-Est. Elle s'appuie sur la participation à des programmes de recherche menés depuis une quinzaine d'années sur les processus d'intégration

régionale en Asie du Sud-Est (NORAO¹, Transiter²), sur la coopération avec des institutions et des collègues asiatiques lors de cinq années passées en Malaisie ainsi que sur l'organisation d'un atelier consacré aux corridors dans le cadre des journées de Tam Dao, une université régionale d'été en Sciences sociales regroupant une centaine de participants du Sud-Est asiatique (étudiants, professeurs, chercheurs, fonctionnaires, praticiens du développement). L'objectif n'est donc pas de présenter une étude de cas précise issue de nos propres recherches, les résultats ayant déjà été publiés dans d'autres ouvrages, mais d'engager une réflexion sur les logiques à l'œuvre dans la stratégie des corridors en confrontant les études issues de la sphère opérationnelle aux recherches scientifiques.

- 3 Après avoir analysé les modalités de mise en place de corridors de développement en Asie du Sud-Est, cette contribution confronte les approches opérationnelles mises en œuvre par la Banque Asiatique de Développement (BAD) aux recherches effectuées, notamment par des géographes, dans le cadre de programmes scientifiques transdisciplinaires.

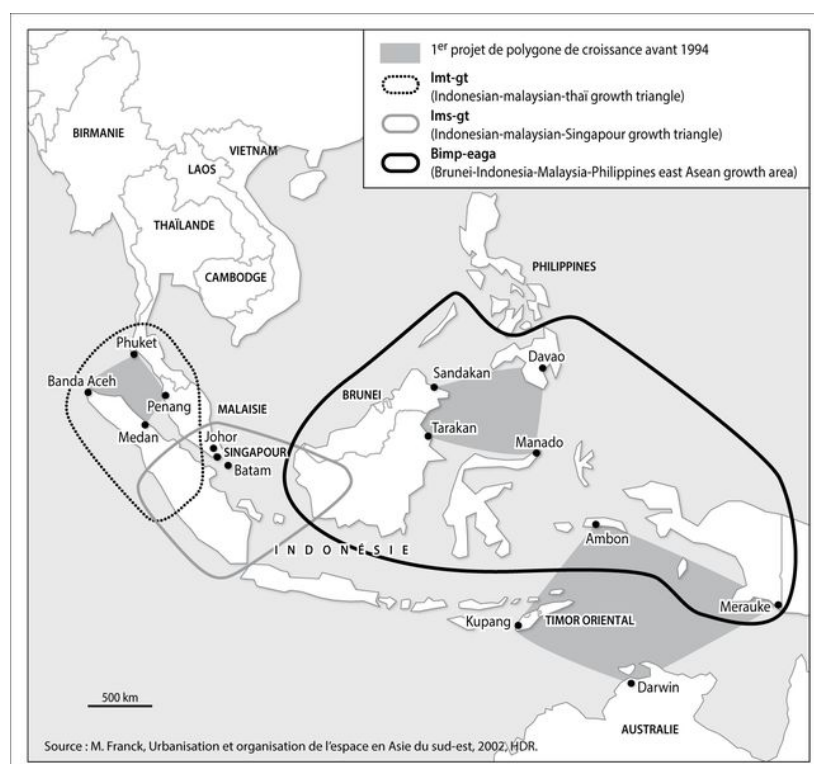
Des corridors conditionnés par des triangles

- 4 Au cours de ces trente dernières années, les préconisations de la BAD visant à favoriser le développement et l'intégration de l'Asie du Sud-Est sont passées d'une logique subrégionale délimitée par des triangles de croissance à une logique extensive de flux organisée par les corridors de développement. Bien loin de présenter une rupture, ces dispositifs successifs sont davantage pensés dans une continuité stratégique et, surtout, ils dupliquent des modèles de développement, perçus comme efficaces, sans tenir compte des fortes différenciations d'organisations spatiales entre les parties continentales et insulaires de l'Asie du Sud-Est.

Mutation et transfert de modèles de développement : des triangles aux corridors

- 5 En Asie du Sud-Est, la construction et la délimitation des corridors économiques n'ont pas été pensées à l'échelle de l'ensemble de l'Asie du Sud-Est mais à celle de trois sous-régions (ASEAN, 2011) : la Région du Grand Mékong, le triangle de croissance Indonésie-Malaisie-Thaïlande IMT-GT et la région du Grand Est Brunei-Indonésie-Malaisie et Philippines BIM-EAGA.

Illustration 1 - Les trois zones sous-régionales de l'ASEAN définies par la BAD



Source : Franck, 2002.

- 6 Ces zones sous-régionales qui se sont multipliées dans les années 1990 sous l'appellation de triangles ou polygones de croissance, avaient pour but de favoriser les coopérations et les synergies régionales en exploitant les complémentarités des territoires (Fau, 2014a). L'origine de ce premier modèle de développement est bien identifiée ; il s'agit du triangle de croissance SIJORI, une zone de coopération économique transfrontalière réunissant Singapour-Johor en Malaisie et Batam en Indonésie (Fau, 1999 et 2010). La réussite de cette zone coopération transfrontalière a incité la Banque Asiatique de Développement à dupliquer ce modèle en Asie Orientale. C'est dans ce contexte qu'a été créée la Région du Grand Mékong, l'IMT-GT et le BIM-EAGA (illustration 1). Ces zones transnationales qui pendant longtemps n'ont eu qu'une existence sur le papier ont connu un regain de dynamisme avec le lancement par la BAD de sa stratégie de développement d'axes de transports transnationaux rebaptisés par la suite corridors économiques. La première et longtemps la seule région concernée par ce nouveau modèle de développement est la Région du Grand Mékong (ADB, 1999). L'objectif de la BAD est de favoriser l'intégration économique entre les pays de la péninsule et la reprise des échanges commerciaux qui avaient été interrompus d'abord par la colonisation puis par des décennies de guerre en construisant des infrastructures routières transnationales (Taillard, 2009). Entre 1992-2002, l'ADB a soutenu la création de cinq corridors économiques à la fois méridiens et transversaux ; les plus structurants et les plus ambitieux sont le corridor Nord-Sud partant de Kunming dans le Yunnan pour arriver à Bangkok en Thaïlande après avoir longé le bassin de la Chao Phraya et traversé 4 pays (Chine, Myanmar, Laos et Thaïlande), le corridor Est-Ouest qui relie les deux façades maritimes de la péninsule en transitant par le Myanmar, Thaïlande, le Laos et le Vietnam et le corridor sud qui relie les capitales de Bangkok,

Phnom Penh et Ho Chi Minh Ville. Dans un second temps (2002-2014), le réseau des corridors s'est diversifié et complexifié avec notamment l'inclusion en 2004 d'une seconde province chinoise, le Guangxi et avec la prise en compte des infrastructures ferroviaires.

- 7 Comme pour le modèle de développement du triangle de croissance SIJORI, celui des corridors économiques, pensés au préalable pour le cas spécifique de la péninsule, s'est diffusé à l'ensemble de l'Asie du Sud-Est. Au milieu des années 2000, la BAD a ainsi décidé d'implanter des corridors dans la partie maritime de l'ASEAN d'abord dans le triangle de croissance IMT-GT (ADB, 2007) puis dans celui du BIM-EAGA (ADB, 2011). L'idée dominante est de renforcer les liaisons maritimes en identifiant des ports situés dans des pays différents mais fonctionnant en doublons : Songkhla-Penang-Medan, Melaka-Dumai et Ranong-Phuket-Aceh dans le détroit de Malacca et Glan-Tahuna, Zamboangan-Bongao, Tawi-Tawi et enfin Bongao-Sandakan dans la Région du Grand Est (carte 3). A l'instar des villes jumelles situées de part et d'autres des frontières terrestres le long des corridors, les ports doivent fonctionner comme des ports jumeaux en s'appuyant sur un réseau de RO-RO³ et sur l'amélioration des capacités d'accueil des flux conteneurisés.

Corridor maritime, corridor terrestre : une même logique ?

- 8 Aucune distinction n'est ainsi faite entre corridor maritime et corridor terrestre ni dans les tracés choisis ni même dans les modalités d'évaluation de leur performance. Il est ainsi significatif que les études menées par la BAD mais aussi par des chercheurs comme Eswaram (2008) et Banomyong (2006) soulignent systématiquement la moindre performance des corridors maritimes par rapport aux corridors terrestres. Dans le cadre de l'IMT-GT, les auteurs pointent ainsi les corridors maritimes transversaux reliant les deux rives du détroit de Malacca comment étant les maillons faibles. Cependant, cette faiblesse relative, bien loin de signifier l'absence de flux entre les deux rives, révèle surtout le caractère inopérant des « corridors économiques » pour mesurer la qualité de la connectivité au sein du détroit. En effet, en ne prenant en compte que les flux conteneurisés et conventionnels entre deux ports jumeaux, les études de la BAD omettent non seulement la diversité des flux maritimes traversant le détroit (commerce de troc, cabotage, contrebande, flux illicites et illégaux, cargos de petite capacité, bateaux de pêche à balancier) mais aussi la nature même des échanges maritimes : à la différence des villes jumelles reliées par une route, les ports doublons ne sont pas seulement connectés les uns aux autres, ils multiplient également les échanges transdétroits avec des ports situés à un niveau inférieur de la hiérarchie portuaire sans que ces liens se résument pour autant à une simple relation de type *hub and feeder* (Fau, 2014b). La nature fluide et peu contraignante de l'espace maritime induit une organisation spatiale spécifique où « les échanges sont multidirectionnels et traversent en tous sens les détroits et les mers, créant un véritable maillage » (Charras et Franck, 2000). Les liaisons entre les deux rives ne sont ni limitées ni contraintes par la présence de points de passage obligés. Il est également surprenant que dans les différents rapports et études de la BAD, le détroit de Malacca dans son ensemble ne soit jamais envisagé comme un corridor maritime structurant les deux rives du détroit. Pourtant à la différence des autres corridors, ce dernier dispose d'une réelle gouvernance transnationale ; depuis les années 1970, les Etats riverains (Malaisie, Singapour, Indonésie) coopèrent en permanence afin d'assurer la sécurité et la sûreté

du détroit : infrastructures sécurisant la navigation mais aussi accord de coopération interétatique et militaire visant à lutter contre la piraterie ou un terrorisme potentiel.

- 9 Enfin, la question pourtant si cruciale d'articulation entre les corridors maritimes et terrestres n'est jamais posée ni même envisagée. Certains projets de la BAD sont même porteurs de concurrence entre la partie continentale et la partie insulaire de l'Asie du Sud-Est : la construction des oléoducs et des gazoducs reliant le port de Kyaukphyu au Myanmar et Kunming en Chine ainsi que le corridor Est-Ouest reliant le port birman de Moulmein au port lao de Danang ont directement pour but de court-circuiter le passage jusqu'à présent quasi obligatoire par le détroit de Malacca (Fau, 2014b). On peut interpréter tous ces oublis et ces contradictions comme l'absence de prise en compte des caractéristiques spécifiques des corridors maritimes par rapport à ceux terrestres et le manque de planification des corridors à l'échelle de l'ensemble de l'Asie du Sud-Est. Les projets des corridors demeurent coincés dans les limites des zones subrégionales définies par la BAD.

L'approche opérationnelle utilisée par la Banque Asiatique de Développement (BAD)

- 10 L'analyse des programmes et des rapports à visées opérationnelles de la BAD, fortement influencée par les économistes et les logisticiens, met en évidence trois grandes stratégies : arrimer les zones marginales à un pôle économique, identifier les maillons logistiques faibles des corridors et imposer un discours techniciste, celui de la « connectivité », afin de minimiser, voire même de passer sous silence, les enjeux de pouvoir liés au contrôle des corridors.

Associer des pôles industriels à des zones marginales : penser les corridors comme outils d'intégration économique

- 11 La stratégie des corridors économiques ou de développement a été directement influencée par l'institut de recherche ERIA (Economic Research Institute for ASEAN) dominé par des économistes japonais et chargé du développement des infrastructures de transport et de logistiques pour l'ASEAN (ERIA, 2010). Ce plan part du constat des inégalités de développement entre les pays de l'ASEAN mais aussi à l'intérieur même de chacun de ces pays ; il effectue une typologie en trois groupes des espaces économiques de l'ASEAN en les classant selon le niveau de développement économique : les « Tier 1 » sont des zones de concentration de la production industrielle (Singapour, Selangor, Bangkok, Hanoi, Jakarta) parfois menacées dans leur capacité d'innovation par une agglomération excessive et des risques de congestion ; les « Tiers 2 » sont engagés dans le processus industriel mais leurs avantages comme leur situation ou leur densité de population pourraient être davantage exploités (Phnom Penh, Vientiane, Medan, Yangon, Danang, Davao, Makassar) ; les « Tiers 3 » enfin sont des espaces en marge du développement industriel encore cantonnés dans le secteur primaire (Dawei, Poipet, les régions montagneuses du Cambodge, du Laos et du Myanmar). Partant par ailleurs du constat que la fabrication industrielle se décompose en plusieurs étapes indépendantes les unes des autres et ayant chacune des caractéristiques techniques et économiques propres, ERIA souligne qu'il est tout à fait possible de segmenter le processus de la production en fonction des « avantages comparatifs » de chaque région. Or, ce

fonctionnement, certes déjà à l'œuvre depuis des années en Asie Orientale dans les secteurs de l'automobile, l'électronique, le textile et l'habillement et l'agro-industrie, pourrait être étendu en reliant plus systématiquement par des infrastructures de transport de qualité les « Tiers 1 » aux « Tiers 2 » et « Tiers 3 » qui disposent de potentialités de développement industriel. Par ailleurs afin d'éviter une concentration trop grande des investissements sur un axe unique, ERIA préconise un maillage des territoires d'Asie du Sud-Est par plusieurs corridors qui s'entrecoupent et une extension de ces corridors vers les pays limitrophes. Afin d'évaluer l'impact économique des infrastructures construites ou programmées, ERIA a créé en 2007 un Geographical Simulation Model (GSM) qui prend en compte 956 unités réparties dans 13 pays (ERIA, 2011). Ses résultats montrent qu'à l'exception de la Thaïlande, ce sont les pays à bas revenus qui devraient sortir gagnants et que les corridors devraient réduire les écarts de croissance au sein de l'ASEAN.

- 12 Les travaux d'ERIA ont ainsi fortement influencé le tracé des corridors, notamment celui du corridor Est-Ouest, véritable projet pilote du programme. Sa spécificité tient au fait qu'il ne dessert aucune capitale ou métropole de la péninsule bien qu'il traverse des régions peuplées. La justification de ce corridor reprend en tous points les directives définies par les planificateurs des Nations Unies ; pour ces derniers en effet, les corridors de développement (Benders, 2001) ont non seulement pour but de relier les villes entre elles par des axes de communication plus performants à créer ou améliorer mais aussi de développer un nouveau type d'espace multipolaire et transnational articulant entre elles des régions urbaines existantes et des régions émergentes. En théorie, il devrait favoriser non les grandes métropoles et les principaux nœuds structurants mais les petites et moyennes villes situées dans les régions intérieures et frontalières ou encore dans les marges pionnières.

Identifier le maillon logistique faible : appréhender le corridor dans sa globalité

- 13 Pour les logisticiens la question centrale est celle de fluidité des corridors et des chaînes logistiques et leurs objectifs sont de supprimer les ruptures de charge qui peuvent entraver cette fluidité : elles peuvent être techniques (*cf.* écartements différents des voies de chemin de fer, tronçon manquant ou pas au niveau), ou bien institutionnelles (blocage aux frontières, différences de réglementation entre les pays traversés). La logistique peut être présentée comme une recherche constante d'optimisation des flux et elle prend en compte aussi bien le transport, que la manutention, l'entreposage, la préparation des commandes, la gestion de stocks, *etc.*
- 14 Dans la classification proposée par Ruth Banomyiong et Peter Faust (2010), les corridors économiques, dénomination retenue par la BAD pour laquelle ils ont travaillé, n'interviennent qu'au terme d'une évolution permettant de passer du corridor de transport via des stades intermédiaires (corridor multimodal et corridor logistique) pour en arriver enfin au corridor économique. Les corridors de transport, premier type de la classification, relient les lieux les plus productifs et favorisent les échanges entre eux par un abaissement des coûts de transport. Ce faisant, ces corridors ont tendance à accroître les inégalités territoriales en marginalisant un peu plus les espaces délaissés. Les corridors multimodaux, une variante du premier type, disposent d'infrastructures assurant l'inter connectivité à certains nœuds d'au moins deux modes de transport

gérés par un opérateur assurant un service performant de manière plus rapide et à moindre coût. Les corridors logistiques, le troisième type, supposent la conjonction d'acteurs privés et d'acteurs publics pour optimiser la circulation des flux sur le corridor et arbitrer entre les intérêts des différents utilisateurs. Les corridors économiques, quatrième type distingué, visent à attirer les investissements pour diffuser de nouvelles activités tout au long des corridors en renforçant les nœuds hiérarchisés qui les structurent et en optimisant à la fois les infrastructures matérielles, le hardware, et leur régulation, le software, notamment aux passages transfrontaliers. Cette typologie évolutive a l'avantage d'être ouverte car des étapes peuvent être sautées et des étapes supplémentaires peuvent être ajoutées.

Tableau 1 : Classification des corridors selon la BAD

Niveau du corridor	Nom du corridor	Définition
Niveau 1	Corridor de transport	Corridor d'infrastructure intégrant un territoire ou une région
Niveau 2	Corridor de transport multimodal	Corridor d'infrastructure intégrant un territoire ou une région par un minimum de deux modes de transport
Niveau 3	Corridor logistique	Corridor d'infrastructure intégrant un territoire ou une région et disposant d'un cadre institutionnel favorisant l'optimisation de la circulation des flux (population, marchandises, frets)
Niveau 4	Corridor économique	Corridor logistique qui est en mesure d'attirer des investissements et de générer de nouvelles activités dans les régions les moins économiquement développées.

Source : Banomyong, 2014.

- 15 L'objectif de cette approche est d'évaluer la performance de l'ensemble du corridor : en reprenant la méthodologie utilisée dans les chaînes d'approvisionnement, chaque corridor est évalué en s'alignant sur le niveau de son maillon le plus faible. Ainsi, même si la section thaïlandaise du corridor Est-Ouest est qualifiée de corridor logistique, l'ensemble du corridor Est-Ouest n'est qu'un simple corridor de transport en raison de la faible qualité des infrastructures au Laos et des difficultés récurrentes à chaque passage de la frontière. La connectivité est pensée non par tronçons mais à l'échelle de l'ensemble du corridor. Par ailleurs, pour évaluer la qualité des corridors, les logisticiens utilisent comme critères dominant le temps de parcours et le coût des transports. Sur le plan méthodologique, cette approche est cependant confrontée au faible nombre de statistiques spécifiques aux corridors et à la nature même des données disponibles : ce sont surtout des statistiques commerciales axées uniquement sur la valeur des produits et non sur les volumes pourtant indispensables à connaître pour planifier les infrastructures. Pour y remédier, des enquêtes quantitatives et qualitatives ont été menées sur chaque corridor auprès des prestataires de services,

représentants de l'État, par exemple les douaniers, les transporteurs eux-mêmes et enfin les exportateurs et importateurs.

- 16 Les principales conclusions de ces études doivent permettre d'améliorer la qualité des corridors en identifiant « les maillons faibles ». Elles ont ainsi identifié non seulement l'inégale qualité des réseaux au sein des pays de l'ASEAN mais surtout les maillons les plus faibles : le passage des frontières. Ce constat a incité la BAD à changé sa stratégie en prenant davantage en compte le cadre législatif, les *soft infrastructure*. Au début des années 2000, la BAD a ainsi lié le financement de la construction des nouvelles infrastructures de transports à la conclusion d'accords de libre-échange, corridor par corridor (Taillard, 2009). Elle a par ailleurs proposé un accord régional, le CBTA (Cross Border Transportation Agreement) dont l'objectif est de réduire les inspections aux frontières par la mise en place à chaque frontière d'une inspection douanière unique par une équipe mixte. Même si tous ces accords ont été ratifiés, les dernières enquêtes soulignent la persistance de nombreux blocages aux frontières du fait de l'absence de formation des douaniers qui méconnaissent très souvent ces nouvelles dispositions douanières.

La construction d'un discours techniciste : minimiser les enjeux de pouvoir liés au contrôle des corridors

- 17 Comme le souligne F. Bafoil et R. Lin (2010), le terme de corridor économique s'est substitué à celui « d'axes de transport » dans le discours de la Banque asiatique au milieu des années 2000. Ce changement de vocable visait à répondre aux critiques virulentes de l'époque qui dénonçaient l'impact de ces « infrastructures de transport » sur la destruction de l'environnement, sur le renforcement de l'isolement des populations éloignées et sur l'accroissement des inégalités spatiales et socio-économiques : les nouvelles liaisons favorisaient en réalité les pôles urbains situés à l'extrémité des autoroutes (Bangkok et Kunming par exemple) aux dépens des espaces ruraux intermédiaires. Cette nouvelle dénomination est allée de pair avec l'introduction du terme de « connectivité » dans les derniers programmes de planification des transports (ASEAN, 2011). Le Plan sur la Connectivité (MPAC : *Master Plan on ASEAN Connectivity*) adopté en 2010 lors du 17ème sommet de l'ASEAN qui s'est déroulé au Vietnam définit la connectivité comme « les liens physiques, institutionnels et entre les personnes qui permettent de soutenir et de faciliter la mise en place d'une Communauté de l'ASEAN ». Concrètement, ce plan s'appuie sur trois piliers : l'amélioration du cadre institutionnel afin de réduire les barrières tarifaires et non tarifaires et de favoriser la création d'un marché unique dans le secteur maritime et aérien (connectivité institutionnelle), mise en place de dispositifs législatifs favorisant une plus grande mobilité des personnes au sein de l'ASEAN (connectivité entre les individus) et enfin le développement d'infrastructures de transport transnationales (connectivité matérielle). Par ailleurs l'argumentaire du plan de connectivité de l'ASEAN part uniquement du postulat qu'il existe un lien évident entre la construction des infrastructures, le désenclavement des territoires et leur mise en réseaux et le développement économique (Basu, 2013). Pour les dirigeants de l'ASEAN, l'amélioration de la connectivité intrarégionale devrait promouvoir la croissance économique, restreindre les disparités de développement grâce à un meilleur partage de la croissance avec les groupes et communautés les plus défavorisés, augmenter la

compétitivité de l'ASEAN, et relier davantage les États-membres entre eux ainsi qu'avec le reste du monde. A l'instar de la connectivité, les corridors économiques ou de développement sont des termes perçus positivement et politiquement neutres puisque reposant uniquement sur des directives techniques.

Les approches privilégiées par les chercheurs en sciences sociales

- 18 Les travaux sur les corridors d'Asie du Sud-Est sont tellement nombreux qu'il est impossible d'en faire une présentation et une analyse exhaustives. Cet article se propose uniquement de réfléchir à la manière dont les chercheurs des groupes de recherche transdisciplinaire auxquels nous avons participé se sont réappropriés cette notion opérationnelle de corridor. Notons au préalable que cette réappropriation scientifique suscite parfois des suspicions, voire des réactions de rejet presque épidermique, auprès de collègues : suspicion de faire l'apologie des programmes mis en œuvre par la BAD et de ses différentes ramifications néolibérales, bref de trahir la cause scientifique, ou suspicion de « prendre ses rêves pour des réalités », les corridors n'étant que des vues d'esprit technocratique complètement dénué d'existence. Ces réactions s'expliquent en partie par le fait que la plupart des recherches menées étudie des corridors dont le tracé et les limites sont définis *a priori*, c'est-à-dire en reprenant ceux définis et estampillés par la BAD. Procéder ainsi fait courir le risque de postuler l'existence de tel ou tel corridor sans le démontrer. Afin d'éviter le plus possible cette écueil, deux grandes approches analytiques ont ainsi été privilégiées : d'une part la déconstruction des discours à partir d'une analyse des enjeux de pouvoir et d'une comparaison systématique entre les tracés proposés par la BAD à leur réalité sur le terrain et de l'autre une approche locale des corridors focalisée sur les processus de territorialisation, de recomposition spatiale et d'émergence de structures territoriales nouvelles.

Déconstruire les discours opérationnels

Analyser les enjeux de pouvoir.

- 19 Comme le montre Claude Raffestin (1980), l'analyse du tracé des infrastructures de transport est un support idéal pour interroger la géographie des pouvoirs car « tout réseau est une image du pouvoir ou plus exactement du ou des acteurs dominants ». Les corridors peuvent se lire comme un élément constitutif d'un pouvoir qui s'imprime dans l'espace pour organiser un territoire (Beyer, 2014). Analyser les corridors de développement nécessite ainsi une approche géopolitique permettant de comprendre le choix des tracés et des limites, la multiplication de projets concurrents, pourquoi certains corridors sont financés tandis que d'autres demeurent à l'état de projet ou encore comment la diffusion de normes de construction permet de s'approprier des territoires. Or, les discours techniques mis en avant tant dans les projets de planification que dans les études d'impact menées par la BAD passent systématiquement sous silence les enjeux de pouvoir liés à la construction des corridors, que ce soit dans la définition des tracés, la mise en place de normes ou leur financement. Le choix du tracé des corridors est pourtant davantage le reflet des négociations, des luttes d'influence que d'un cadre rigide imposé par la BAD. Dans la

RGM, il existe ainsi une compétition croissante entre la Chine et le Japon pour imposer leur hégémonie sur les corridors transnationaux afin de renforcer leur influence économique dans la région.

- 20 La Chine domine les corridors Nord-Sud. L'axe Kunming-Mandalay-Rangoun a été mis en place par la Chine, d'ailleurs bien avant la planification des corridors de la Région du Grand Mékong afin de pénétrer le marché birman et permettre au Yunnan d'accéder à un débouché maritime sur l'Océan indien (Taillard, 2014). D'après Geoff Wade (2010), le développement des réseaux de transports terrestres contribuerait même à davantage améliorer la connectivité entre l'Asie du Sud Est continentale et la Chine que la connectivité intra-asiatique. Certains auteurs analysant l'influence grandissante de la Chine dans les pays les plus faibles de l'ASEAN, le Laos et le Cambodge, évoquent même une nouvelle forme de néo-colonialisme. A la différence des investissements chinois, ceux des japonais se sont majoritairement orientés vers les corridors sud (Dawei-Bangkok- Phnom Penh, Ho Chi Minh) et Est-Ouest. Cette orientation est en lien direct avec la nouvelle stratégie japonaise de développement industriel dite « Thaïlande + 1 » dont l'objectif est de transférer les activités japonaises les plus intensives en main d'œuvre situées en Thaïlande, base historique de leur production dans la région (automobile et électronique), vers des pays limitrophes où la main d'œuvre est moins onéreuse (Nicolas, 2018). Les Japonais investissent ainsi simultanément dans les infrastructures de transport et dans la construction d'une Zone Economique Spéciale située le long des corridors, notamment au Cambodge, Myanmar et Laos. Dans le cadre d'une logique d'intégration verticale et d'une division régionale du travail, des réseaux de production régionaux devraient ainsi se mettre en place le long des corridors transversaux.
- 21 Les modifications de tracés résultent également des stratégies politiques des pays de l'ASEAN. Depuis 2002, le gouvernement thaïlandais œuvre afin de prolonger le corridor Sud vers l'Inde et contrebalancer l'influence grandissante de la Chine en Thaïlande. L'initiative du *Mekong India Economic Corridor* (MIETC) propose ainsi la mise en place de deux routes : l'une maritime permettant de relier Bangkok à Chennai en Inde via Dawei en Birmanie, l'autre terrestre, relie Moreh, dans le nord de l'Inde, à Mae Sot en Thaïlande via Bagan en Birmanie (Kimura et Umezaki, 2011). Si la composante maritime est parfaitement intégrée au projet du MPAC puisqu'elle est une extension du *Southern Economic Corridor* proposée par la BAD dans la RGM, la composante terrestre répond davantage à des préoccupations du gouvernement indien puisqu'elle vise à désenclaver le nord-est de l'Inde. Dans le détroit de Malacca, si les projets de corridors sont absents dans la sous-région IMS-GT alors qu'ils sont très présents dans l'IMT-GT, c'est en raison de la concurrence entre Singapour et la Malaisie.

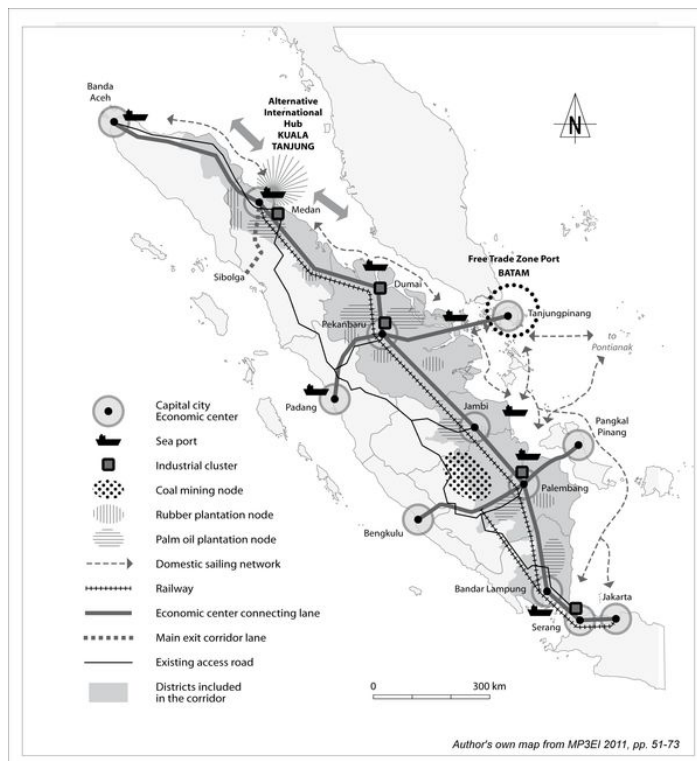
Comparer discours et réalités de la mise en œuvre des corridors

- 22 Comment sur le plan méthodologique mesurer la réalité des corridors de développement ? La multiplication des initiatives et des discours programmatiques soulève la question de la faisabilité et de la réalité de ces projets de corridors transnationaux. L'une des orientations de travail du programme Transiter a ainsi été d'analyser les discours des organismes internationaux et des autorités nationales et locales pour les confronter ensuite aux réalités observées sur le terrain afin d'identifier les complémentarités mais également les contradictions émanant de ces différents discours ; les stratégies des institutions internationales et des bailleurs de fonds ne se

retrouvent pas nécessairement dans les programmes de planification nationale ou locale. Au-delà du consensus de façade sur la nécessité d'améliorer la connectivité au sein de l'ASEAN, on peut ainsi mesurer l'implication des différents gouvernements en analysant le degré d'adaptation des politiques de planification des pays de l'ASEAN au MPAC. De façon similaire, il est instructif de confronter les choix des gouvernements aux demandes des populations et des pouvoirs locaux. La confrontation entre les programmes de planification nationaux et locaux n'apporte que peu de réponse puisque, en dépit d'un processus de décentralisation amorcé au début des années 1990 dans la plupart des pays d'Asie Orientale, le système de planification demeure, en grande majorité, encore centralisé, de type « top down ». Cette approche nécessite donc de mener des enquêtes qualitatives dans les localités situées le long de ces corridors. D'après des études de cas précises, trois types de pays au sein de l'ASEAN peuvent être distingués.

- 23 Le premier type représenté par le cas de l'Indonésie est celui des pays qui privilégient, pour des raisons à la fois politiques et économiques, l'amélioration d'une connectivité interne à celle d'une connectivité régionale. Il est ainsi symptomatique que dans le *Master Plan for Acceleration and Expansion of Indonesia Economic Development 2011-2015* (Mp3ei), le gouvernement indonésien propose la création de corridors économiques aux fonctions et définitions d'ailleurs très similaires à celui de la BAD mais qui s'écartent très nettement du tracé et des objectifs d'intégrations régionales prônées par la BAD. Il n'est ainsi nullement question des liaisons maritimes transversales devant relier les deux rives du détroit de Malacca dans le cadre de l'IMT-GT (Charras, 2014). Pour le gouvernement indonésien les priorités sont d'assurer une meilleure intégration nationale de ce vaste Etat archipélagique et de prévenir toutes forces centrifuges mais aussi de protéger une économie encore trop fragile. Le raccordement aux réseaux transnationaux de l'Asie du Sud-Est signifierait certes une meilleure accessibilité mais aussi une augmentation de la concurrence. Dans les régions périphériques, loin du centre politique et économique de Jakarta, les populations et gouvernement locaux perçoivent en revanche ces nouvelles possibilités d'intégration transfrontalière et transnationale comme des opportunités à saisir pour favoriser le développement local ou tout au moins officialiser des flux de contrebande.

Illustration 2 - Les projets de corridors économiques à Sumatra du gouvernement indonésien



À comparer avec le tracé des corridors de l'illustration 3.

Auteur : N. Fau.

- 24 Le second type de pays, représenté par le Myanmar est à l'exact opposé du premier : il favorise le développement des infrastructures d'intégration régionale sans prendre en compte les logiques spatiales d'aménagement de son propre territoire. La politique de développement portuaire en Birmanie est à cet égard très significative. Afin de répondre à la demande régionale d'ouverture de l'ASEAN sur l'Océan indien, plusieurs projets de construction de ports en eaux profondes sont à l'étude : Sittwe, Kyaukpyu et Dawei (Htun and *al.*, 2011, Sabrié). Dans les trois cas, il s'agit d'exploiter la situation de la Birmanie, véritable pont terrestre entre l'Asean, la Chine et l'Inde pour ne plus être contraint de passer par le détroit de Malacca. En revanche, les trois projets de ports en eaux profondes sont très mal reliés aux deux centres économiques du pays, Yangon et à Mandalay : les infrastructures de liaisons sont déficientes sur de très nombreux tronçons. De même le corridor Kunming-Mandalay-Yangon répond davantage à des préoccupations stratégiques de la Chine qu'à une volonté du gouvernement birman de développer économiquement et d'intégrer des périphéries instables et centripètes. Cette stratégie assez unique résulte en grande partie de la volonté du gouvernement birman de gagner en légitimité internationale. Elle se traduit cependant à l'échelle locale par des oppositions, parfois violentes : menacer les investissements étrangers est un moyen pour les groupes armés et les populations de faire pression sur le gouvernement mais aussi de contester une politique nationale qui s'effectue sans aucune concertation (Vignal, 2014).
- 25 Le troisième type, représenté par la Thaïlande, est celui des pays qui profitent de cette amélioration de la connectivité régionale pour renforcer leur poids économique tout en développant leurs territoires périphériques, notamment leurs espaces frontaliers. La

stratégie du gouvernement est de faire de la Thaïlande un hub logistique pour l'Asie du Sud-Est continentale et la Chine du sud. Parallèlement, le gouvernement mène depuis le 7th National Plan (1992-1996), une politique de développement des régions frontalières. Le corridor Nord-Sud permet de rendre compte de cette stratégie : il permet à la Thaïlande à la fois d'augmenter ses flux commerciaux avec la Chine tout en réduisant les disparités économiques entre la région Nord et le reste du pays et en renforçant l'axe intégrateur de la Chao Phraya, colonne vertébrale de la construction nationale (Taillard, 2014). Cette stratégie favorise la mise en place d'investissements conjoints entre pouvoirs central et local même si la moindre initiative transfrontalière demeure subordonnée aux décisions du pouvoir central.

Privilégier une approche locale des processus de territorialisation

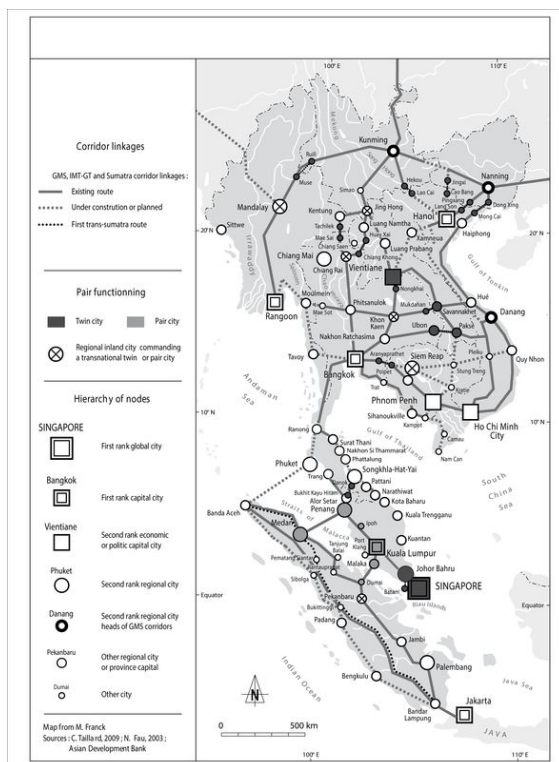
- 26 Afin d'analyser les effets structurants ou non et les formes de territorialisation induits par les corridors, l'échelle locale, très rarement appréhendée par la BAD, a été privilégiée. Sans pour autant revenir sur le débat sur les effets structurants des transports (Offner, 1993 et L'Espace Géographique, 2014), il s'agissait d'identifier les mutations territoriales et les retombées sur les espaces traversés par les corridors ainsi que les perceptions de ces nouvelles infrastructures par les populations locales.

Identifier et analyser le rôle des corridors dans la reconfiguration des réseaux urbains

- 27 Est-ce que la stratégie de maillage de l'Asie du Sud-Est par les axes de transport entraîne un renforcement des pôles déjà existants ou au contraire favorise-t-elle l'émergence de nouveaux pôles ? Pour y répondre, les recherches se sont concentrées sur trois types de nœuds structurant le fonctionnement interne des corridors : les têtes de corridors et de réseaux, les zones frontalières et les espaces intérieurs situés aux croisements des corridors.
- 28 L'intérêt pour les têtes de corridors résulte d'un double constat. Le premier est le poids qu'acquière en général les bouts de lignes lors de la construction d'infrastructures. Les études sur les trains à grande vitesse montrent notamment de façon explicite que si les nouvelles lignes construites peuvent intégrer des périphéries, désenclaver des territoires, elles peuvent aussi simplement traverser ces territoires (effet tunnel) et aspirer les ressources de ces régions (effet de pompe) au profit des extrémités. Le second est le constat que les têtes des corridors asiatiques sont à la fois des pôles déjà bien implantés (Kunming, Bangkok, Hô Chi Minh) mais aussi des pôles émergents (Moulmein ou Danang). La création des corridors contribue à renforcer leur poids régional car elles ont pour nouvelles fonctions de favoriser l'articulation entre les différents corridors mais aussi entre les flux continentaux et les flux maritimes (Taillard, 2014a). Par ailleurs, tant la BAD que les gouvernements concentrent leurs investissements et leurs initiatives dans la valorisation des espaces frontaliers (Ishida, 2013): accord multilatéral *Cross Border Transport Agreement* (CBTA) favorisant le passage des frontières, planification et financement de zones franches ou de zones économiques spéciales, soutien financier direct à l'amélioration des infrastructures des villes frontalières. La carte réalisée par Manuel Franck (2014) rend compte de la reconfiguration des réseaux urbains par les corridors. Elle montre une reconfiguration urbaine moins marquée par un bouleversement des hiérarchies existantes que par

l'émergence de nouvelles fonctions pour les capitales de régions périphériques situées sur les corridors et surtout pour les villes frontalières. Ces villes frontalières qui assurent l'articulation avec le territoire limitrophe, peuvent fonctionner en lien à la fois avec le centre urbain situé de l'autre côté de la frontière (fonctionnement en villes doublons) mais aussi avec une ville, dite ville-paire, localisée sur le même corridor mais en retrait par rapport à la frontière et qui opère comme un véritable relai entre les grandes métropoles aux fonctions de commandement et les villes frontalières. Parmi les études réalisées sur les villes doublons en Asie du Sud-Est, la thèse d'Elsa Lainé sur les villes doublons thaïlandaises se différencie par une approche cherchant à distinguer dans les mutations urbaines des villes frontalières ce qui est imputable à la frontière de ce qui résulte de la construction des corridors. Elle parvient ainsi, grâce à une comparaison méthodologique systématique, à une typologie des villes doublons classées en fonction de la dynamique dominante : transnationale, transfrontalière, nationale ou local.

Illustration 3 - Villes et corridors en Asie du Sud-Est



Auteur : M. Franck, 2014.

Quelle appropriation des corridors par les populations locales ?

- 29 Quel est l'impact de ces corridors transnationaux sur les populations locales ? Pour la BAD, la réponse est très claire : une possibilité de croissance économique par l'insertion dans l'économie de marché et une réduction de la pauvreté. Cependant elle ne questionne jamais ni ce postulat imprégné d'un imaginaire toujours très positif envers la construction d'une route ni les possibilités de bouleversements des rapports sociaux.
- 30 La thèse de Danielle Tan (2011) analyse ainsi le rôle du corridor Nord-Sud dans l'extension de l'influence chinoise et ses répercussions socio-économiques dans le nord

du Laos. Sa construction et l'ouverture des frontières ont favorisé l'implantation de concessions chinoises investissant dans le secteur agricole (hévéas, maïs et thé). En concédant les droits d'utilisation de leurs terres, les agriculteurs laotiens continuent certes de posséder leurs terres mais ils ne sont plus en mesure de prendre des décisions sur l'utilisation de leurs propres terres. Suite à l'afflux massif de migrants chinois, les marchands laotiens ont également perdu leur rôle d'intermédiaires : ils ont été évincés des réseaux de commercialisation comme celui du sucre de canne, des réseaux de transports de marchandises et les marchés chinois commencent à supplanter les marchés laotiens (Tan, 2011). L'image paroxysmique de cette désappropriation foncière est celle de l'enclave étrangère au territoire lao : Golden Boten est un projet conçu par des entrepreneurs chinois originaires du Fujian et installés à Hong Kong pour attirer des touristes chinois et où travaille essentiellement une main d'œuvre chinoise. Dans son étude sur la province de Luang Namtha, située dans le Nord du Laos et traversée par une portion du corridor Nord-Sud, V. Boutet (2014) démontre ainsi que toutes les populations ne sont pas en mesure de capter les dividendes de la route du fait d'une pression foncière de plus en plus forte et du montant important de l'investissement du départ. Seuls les commerçants et les fonctionnaires, c'est-à-dire l'élite locale citadine déjà bien installée, ont pu investir dans l'achat des plantations d'hévéas et profiter ainsi de l'impact du corridor économique tandis que les nouveaux migrants, les agriculteurs des hautes terres se sont au contraire paupérisés.

- 31 La perception de la route par la population locale est également un facteur important mais souvent négligé pour comprendre ces stratégies individuelles. Dans le Nord du Laos, elle induit les migrations des paysans des hautes terres vers les basses terres en dépit de toutes rationalités économiques car la route est un symbole de modernité et de développement (Boutet, 2014). Elle peut cependant être en décalage complet avec celle des planificateurs de la Bad et du gouvernement national pour qui la route est toujours associée à l'idée de progrès. Pour les populations du district de Sepon dans la province de Savannakhet au sud du Laos, la route 9, tronçon du corridor Est-Ouest, endommagée par des années de conflits, est avant tout un lieu de mémoire des atrocités et des barbaries passées. Sa réhabilitation est perçue par les populations locales comme un moyen de se reconstruire et de renouer avec la civilisation. La route est devenue un nouveau symbole, celui d'une renaissance possible (Pholsena, 2014). Comme le souligne V. Pholsena « there is more to roads than social engineering projects, economic growth or security control ».
- 32 Les corridors sont également parfois perçus comme de nouveaux instruments de contrôle d'une population vivant en marge, soit du fait de son statut de minorité, soit de ses activités illégales, parfois même les deux. Sur la côte est de Sumatra, Medan polarise les flux licites, en revanche Tanjung Balai et les îles de l'archipel Riau concentrent les flux illicites (Fau, 2014b). Dans la ville frontière laotienne de Densavahn, les flux légaux empruntent la route tandis que les flux illégaux passent par la rivière (Vatthana). A côté du maillage formel des corridors, des maillages informels ont également vu le jour. D'après Ruth Banomyong qui reprend des données des Agences de Commerces et des Douanes, le montant du commerce informel dans la région du RGM est deux à trois fois supérieur aux commerces formels transitant par les corridors. Les flux licites et illicites s'entrecroisent et se mêlent, ils ont en partie les mêmes acteurs, petits commerçants, entrepreneurs, fonctionnaires des douanes ou encore pêcheurs qui optent pour la légalité ou l'illégalité en fonction des changements de législation, des circonstances politiques ou même des tracasseries administratives.

Dans ce contexte, le rôle des corridors est au mieux secondaire quand il n'est pas un nouvel obstacle, car les réseaux se construisent sur les liens familiaux, ethniques et les relations de confiance.

Conclusion

- 33 La synthèse proposée n'est évidemment pas exhaustive. Elle s'appuie sur des travaux personnels et ceux de collègues avec qui nous avons travaillé. Son objectif est de permettre des comparaisons et d'inciter à la mise en place d'une méthodologie et d'une grille d'analyses communes qui ne demandent qu'à être enrichies. Elle souligne aussi les possibilités de complémentarités entre les approches opérationnelles de la BAD et celles des chercheurs en sciences sociales. Les échelles d'analyses de la BAD sont à la fois étendues et limitées. Étendues car les études menées presque exclusivement par des économistes et des logisticiens prennent en compte la totalité des corridors qualifiés de tels par l'institution et les analyses dans toute leur longueur. Cette approche exhaustive résultant directement de la volonté de la BAD de faire des corridors des catalyseurs de l'intégration régionale de l'Asie du Sud-Est est presque impossible à mettre en œuvre pour des chercheurs. Soulignons cependant que ces études sont parfois limitées par la délimitation préalable de zones de coopérations subrégionales qui distinguent la partie continentale de la partie insulaire de l'Asie du Sud-Est sans proposer pour autant une méthodologie spécifique pour chaque ensemble. Par ailleurs les questions géopolitiques et sociales ne sont presque jamais traitées. Quand la BAD a une approche locale, c'est uniquement pour traiter le problème du passage de la frontière le long des corridors et, plus récemment, l'implantation de Zones Economiques Spéciales (ZES). Notons cependant que ces études des ZES analysées minutieusement par exemple par l'équipe de l'économiste Masami Ishida (2013 et ADB, 2018) ne prennent en compte ni la spécificité de l'aménagement des villes frontalières ni les stratégies des autorités locales et encore moins les flux informels. Par une approche multiscalaire, les géographes sont à même de déconstruire les discours sur les corridors des institutions internationales, tout en proposant des analyses davantage ancrées dans les territoires et focalisées sur les processus de mutations sociales.

BIBLIOGRAPHIE

ASEAN, 2011. *Master Plan on ASEAN Connectivity*. Jakarta: ASEAN Secretariat.

ADB (Asian Development Bank), 1999. *Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion: An Overview*. Manila.

ADB (Asian Development Bank), 2007. *Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle, Building a Dynamic Future, a Road Map for Development 2007-2011*. Philippines.

ADB (Asian Development Bank), 2012. *BIM-EAGA, Implementation Blueprint 2012-2016*. Philippines.

- ADB, 2018. *The role of Special Economic Zones in improving effectiveness of Greater Mekong Subregion Economic Corridors*. Philippines.
- Bafoil F., Lin R., 2010. Re-examining the role of transport infrastructure in trade, regional growth and governance: comparing the Greater Mekong Subregion (GMS) and Central Eastern Europe. *Southeast Asian Affairs*, n° 29, p. 73–119
- Banomyong R., 2006. *Logistics Development Study of the Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT GT)*, Thammasat University, Bangkok.
- Banomyong R., Faust P., 2010. *GMS Logistics Development Strategy*. Unpublished Report for ADB.
- Banomyong R., Sopadang A., Ramingwong S., 2010. Logistics benchmark study of the East West economic corridor. *Business and Management Quarterly Review*, vol. 1, n° 2, p. 1-13.
- Banomyong R., 2014. Comparing Corridor Development in the Greater Mekong Subregion and the Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle. In Fau *et al.*, 2014, p. 84-106.
- Basu Das S., 2013. *Enhancing ASEAN's Connectivity*. Singapore, Iseas.
- Bender S., 2001. Trade Corridors: The Emerging Regional Development Planning Unit in Latin America. In Edginton D., Fernandez A., Hoshino C. (ed.), *New Regional Development Paradigms*, vol. 2. United Nations Centre for Regional Development, Greenwood Press, p. 39-56.
- Beyer A., 2014. *La construction d'un espace européen des transports. Du principe de souveraineté nationale aux modalités de son dépassement*. HDR Géographie, Université de Paris IV Sorbonne, 320 p.
- Bouté V., 2014. Population's Mobility in Northern Laotian Transborder Areas. In Fau N., Taillard T., Khonthapane S., *Transnational Dynamics and Territorial Redefinitions in Southeast Asia: the Greater Mekong Subregion and Malacca Strait economic corridors*. ISEAS, Institut of South-East Asia à Singapour, p. 399-421.
- Charras M. 2014. Sumatra Transnational Prospect beyond Indonesian Integration. In Fau N., Taillard T., Khonthapane S., *Transnational Dynamics and Territorial Redefinitions in Southeast Asia: the Greater Mekong Subregion and Malacca Strait economic corridors*. ISEAS, Institut of South-East Asia à Singapour, p. 221-51.
- Charras M., Manuelle F. 2000. Quarante ans d'introversion de l'Indonésie; l'éclipse de toute une région. L'ASE insulaire dans les recompositions spatiales. In Cayrac-Blanchard F., Defert G., Durand F. (ed.), *Indonésie contemporaine, Hommage à Jacques Leclerc*. Paris, L'Harmattan, p. 69-106.
- Debrie J., Comtois C., 2010. Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 58, p. 127-144.
- ERIA [Economic Institute for ASEAN and East Asia], 2009. Proposed Initiatives for Growth Poles. In ERIA (ed.), *Mekong-India Economic Corridor Development-Concept Paper*. ERIA Research Project Report 2008-4-2. Jakarta, ERIA p. 19-21.
- ERIA [Economic Institute for ASEAN and East Asia], 2009. *Geographical simulation analysis for logistic enhancement*. Research Project Report, n° 7-2.
- ERIA [Economic Research Institute for ASEAN and East Asia], 2010. *ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015*.
- Eswaran P. 2008. *Enhancement of Subregional Cooperation in BIMP-EAGA and IMT-GT*. Manila.
- Fau N., 1999, Hong Kong et Singapour, des métropoles transfrontalières. *Espaces Géographiques*, n° 3, p. 241-255.

- Fau N., 2010. Singapore's strategy of regionalization. In Margolin J.L., Karl Hack K., Delaye K. (ed.), *Making the global city: Singapore from Srivijaya to the twenty first century*. Singapore, National University of Singapore Publishing, p. 75-98.
- Fau N., 2014a. Definitions and Problematics of Transnational Dynamics. In Fau et al., 2014, p. 3-22.
- Fau N., 2014b. Maritime Corridors, Port System and Spatial Organization in the Malacca Straits. In Fau et al., 2014, p. 53-84.
- Fau N., 2016a. Investment in infrastructure and regional integration: Will connectivity reduce inequalities? In Jetin B., Miki M. (ed.), *ASEAN Economic Community: A model for Asia-wide Regional Integration?* Palgrave Macmillan, p. 291-310.
- Fau N., 2016b. Methodological and Theoretical Approach to Economic Corridor in Southeast Asia. In Lagrée S., *Shared Challenges for Development within ASEAN, Applied and Analytical Methods*, AFD, p. 61-87. <https://www.afd.fr/sites/afd/files/imported-files/08-VA-etudes-afd.pdf>
- Fau N., Taillard C., Khonthapane S. (ed.), 2014. *Transnational Dynamics and Territorial Redefinitions in Southeast Asia: the Greater Mekong Subregion and Malacca Strait economic corridors*. ISEAS, Institut of South-East Asia à Singapour, 517 p.
- Franck M., 2002. *Urbanisation et organisation de l'espace en Asie du sud-est. Travaux présentés en vue de l'HDR*. 15 p.
- Franck M., 2014. Twin Cities and Urban Pairs, a New Level in Urban Hierarchies Structuring Transnational Corridors? A Case Study of the Pekanbaru-Dumai Urban Pair. In Fau et al., 2014, p. 271-299.
- Htun K. W., Lwin N. N., Naing T. H., and Tun K., 2011. ASEAN-India Connectivity: A Myanmar Perspective. In Kimura F. and Umezaki S. (ed), *ASEAN-India Connectivity: The Comprehensive Asia Development Plan, Phase II*. Jakarta, ERIA, p. 151-203.
- Ishida M. (ed.), 2013. *Border Economies in the Greater Mekong Subregion*. Palgrave Macmillan, 342 p.
- Kimura K., Umezaki S., 2011. *ASEAN-India Connectivity: the comprehensive Asia Development Plan, Phase II*. ERIA Research, Jakarta.
- Lainé E., 2013. *Le rôle des villes frontalières de la vallée du Mékong dans la stratégie thaïlandaise de commandement de la région du Grand Mékong*. Doctorat, Inalco, Paris.
- Libourel E., 2015. *Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement*. Architecture, aménagement de l'espace. Doctorat, Université Paris-Est.
- Nicolas F., 2018. Catching Up or Staying Ahead : Japanese Investment in the Mekong Region and the China Factor. *Asie Visions*, n° 99, IFRI.
- Pholsena V., 2014. There Is More to Road: Modernity, Memory and Economics Corridors in Huong Hoa-Sepon Lao-Vietnamese Border Area. In Fau et al., 2014, p. 379-98.
- Raffestin C., 1980. *Pour une géographie du pouvoir*. Paris, Librairies techniques, 249 p.
- Sabrié M., 2015. *Le fleuve Irrawaddy, facteur d'intégration de la Birmanie ?* Doctorat, EHESS.
- Swe Th., Chambers P., 2011. *Cashing in across the Golden Triangle*. Mekong Press, Chiang Mai.
- Taillard Ch., 2014. The Continental Grid of Economic Corridors in the Greater Mekong Subregion Towards Transnational Integration. In Fau et al., 2014, p. 23-53.
- Taillard Ch., 2009. Un Exemple Réussi de Régionalisation Transnationale en Asie Orientale : les Corridors de la Région du Grand Mékong. *L'Espace Géographique*, vol. 38, pp. 1-16.

Taillard Ch. (ed.), 2004. *Nouvelles organisations régionales en Asie Orientale : Intégrations régionales en Asie orientale*. Les Indes Savantes.

Tan D., 2011. *Du communisme au néolibéralisme : le rôle des réseaux chinois dans la transformation de l'État au Laos*. Doctorat, Sciences Po/CERI, Paris.

Vignat E., 2014. Shan State in Myanmar's Problematic Nation-Building and Regional Integration: Conflict and Development. In Fau et al., 2014, p. 191-221.

Wade G., 2010. ASEAN Divides. *New Mandala*. <http://asiapacific.anu.edu.au/newmandala/wp-content/uploads/2010/12/Wade-ASEAN-Divides.pdf>

NOTES

1. NORAO : Nouvelles Organisations régionales en Asie Orientale est un groupe de recherche réunissant des géographes, des historiens, des économistes, des politologues et des sociologues.
2. Transiter acronyme de « Dynamiques transnationales et recompositions territoriales, approche comparative Amérique centrale et Asie du Sud-Est », est un programme de recherche (2008-2012) financé par l'Agence nationale de la Recherche et piloté par Laurent Faret.
3. Les navires rouliers Roll-on/Roll-off (RO-RO) sont des navires destinés au transport de cargaisons à roues, comme les voitures, les camions et les remorques qui sont conduits à l'intérieur et hors du bateau sur leurs propres roues.

RÉSUMÉS

À la fin des années 1990, la Banque Asiatique de Développement (BAD) promeut la création de corridor de développement ou corridors. Ils ont donné lieu à de nombreuses études, aussi bien opérationnelles que scientifiques, et mobilisé des chercheurs de nombreuses disciplines. Cette contribution confronte ainsi les approches opérationnelles mises en œuvre par la Banque Asiatique de Développement (BAD) aux études réalisées par des chercheurs.

At the end of the 1990s, the Asian Development Bank (ADB) promoted development corridors, also known as economic corridor. There is an important body of literature concerning corridors in Asia, written by geographer, economist and political scientist but also by international or regional organizations. This contribution confronts the operational approaches implemented by the ADB with research work conducted by scientists and academics.

INDEX

Keywords : Corridor, South East Asia, operational approaches, transport, methodology

Mots-clés : Corridor, Asie du Sud-Est, approche opérationnelle, transport, méthodologie

AUTEUR

NATHALIE FAU

Nathalie Fau, Nathalie.Fau@univ-paris-diderot.fr, est maître de conférences à l'Université Paris 7 Denis Diderot, membre de l'UMR 245 CESSMA et membre du projet de recherche européen *Competing Regional Integrations in Southeast Asia* (CRISEA) piloté par l'École française d'Extrême-Orient. Elle a récemment publié :

- Fau N., Franck M., 2019. L'Asie du Sud-Est. Émergence d'une région, mutation des territoires. Armand Colin, 434 p.
- Fau N., de Trégoldé B., 2018. Mers d'Asie du sud-est. Coopérations, intégrations et sécurités. CNRS édition, 394 p.
- Delfolie D., Fau N., Lafaye de Micheau E., 2016. *La Malaisie et la Chine, une relation précieuse*. Carnet de l'IRASEC n° 7, Série Enquête, 272 p. [En ligne]. <https://books.openedition.org/irasec/101>